

# Alkohol im Straßenverkehr

Heinz Schöch

Alkoholfahrten, die noch in den 60er Jahren des 20. Jahrhunderts bei vielen Männern als Kavaliersdelikt galten, gehören heute zu denjenigen Delikten, die auch im gesellschaftlichen Bereich und im Freundeskreis weitgehend missbilligt werden. Die hohe Normakzeptanz des Alkoholverbots im Straßenverkehr garantiert aber nicht unbedingt auch eine hohe Normgeltung. Sie bedarf vielmehr der Stabilisierung durch ein erkennbares Entdeckungsrisiko und durch eine maßvolle und gleichmäßige Anwendung verkehrsrechtlicher Sanktionen, die bei Alkoholeinfluss mit Recht strenger sind als bei sonstigen Straßenverkehrsdelikten.

## Die Entwicklung der Alkohodelikte und -unfälle im Straßenverkehr

Das deutsche Verkehrsstrafrecht gilt im internationalen Vergleich als mild, weil es bei Alkoholfahrten – im Gegensatz zu einigen Nachbarländern und den skandinavischen Staaten – auf vollstreckte Freiheitsstrafen weitgehend verzichtet. Dennoch gibt es kaum einen anderen Bereich sozialschädlichen Verhaltens, in dem das Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht so erfolgreich war wie bei der Bekämpfung des Alkohols im Verkehr in den letzten 30 Jahren.<sup>1</sup> Noch in den 60er Jahren konnten weder die Aufwertung der folgenlosen Trunkenheitsfahrt zum Straftatbestand des § 316 StGB noch die dominante Verurteilung zu vollstreckten kurzen Freiheitsstrafen den permanenten Anstieg der Alkohodelikte und der Alkoholunfälle stoppen. Wie Tabelle 1 zeigt, stiegen alle Trunkenheitsdelikte von 1960 bis 1970 deutlich an, und zwar nicht nur absolut (z.B. fahrlässige Tötung von 366 auf 918, alle Trunkenheitsdelikte von 46.058 auf 135.287), sondern auch relativ, gemessen an den Kfz-Belastungsziffern, also an der Zahl der Verurteilten pro 100.000 zugelassene Kraftfahrzeuge.

Im September 1969 wurde aufgrund des 1. Strafrechtsreformgesetzes die Sanktionspraxis nachhaltig geändert. Der Geldstrafenanteil stieg von knapp 10 % auf 85–90 %, der Anteil vollstreckter Freiheitsstrafen sank von ca. 70 % auf unter 3 %, die Sperrfrist bei der ersten Entzie-

hung der Fahrerlaubnis wurde von 6 bis 9 Monaten auf etwa ein Jahr angehoben. Dieser damals weltweit als kühn empfundene Sanktionswandel hat bis heute generalpräventiv keinerlei Nachteile gehabt. Kurz danach, seit Ende 1970, gingen die Belastungsziffern zurück, seit 1980 auch die absoluten Zahlen. Dieser Anstieg bis 1970 und der seitherige Rückgang werden noch deutlicher bei den Verurteilten wegen fahrlässiger Tötung und wegen fahrlässiger Körperverletzung unter Alkoholeinfluss, die sich als Indikatoren für Trunkenheitsfahrten noch besser eignen, da sie weniger von der Verfolgungsintensität abhängen als die Gefährdungsdelikte. Bei fahrlässiger Tötung ist ein Rückgang von 918 (1979) auf 210 (1999) zu verzeichnen, bei fahrlässiger Körperverletzung von 13.871 auf 5.428; die Kfz-Belastungsziffern, die der rasanten Zunahme der Kraftfahrzeuge und damit der potentiellen Täter Rechnung tragen, gingen bis 1999 sogar auf ein Siebtel beziehungsweise ein Sechstel der Höchstwerte des Jahres 1970 zurück.

Ein anderes verlässliches Indiz ist die Entwicklung der Unfallstatistik seit 1975. Bei den Unfällen mit Personenschaden betrug der Anteil der alkoholisierten Fahrer 1975 in den alten Bundesländern noch 14,3 %, 1999 war er auf die niedrigste jemals erreichte Quote von 6,4 % gesunken, und auch in den neuen Bundesländern ist mit einem Anteil von 8,0 % eine deutlich niedrigere Quote erreicht worden als in den 70er und 80er Jahren in der ehemaligen DDR, trotz des damals dort geltenden absoluten Alkoholverbotes

im Straßenverkehr (vgl. Tab. 2). Trunkenheit im Verkehr ist inzwischen, wie auch die Auswertungen aus der Würzburger Roadside-Studie in Unterfranken und Thüringen von 1992 bis 1994 zeigen,<sup>2</sup> von einem Kavaliersdelikt zu einem Außenseiterdelikt geworden.<sup>3</sup> Wenn in drei Jahren von über 24.000 zufällig kontrollierten Verkehrsteilnehmern nur 0,5 % aller Fahrer über 0,8 Promille aufweisen, dann kann man von einer relativ hohen Verhaltensgeltung der einschlägigen Normen sprechen.

## Generalpräventive Aspekte

Vermutlich sind es nicht allein die strafrechtlichen Sanktionen, die zu diesem günstigen Bild beigetragen haben, sondern ein ganzes Bündel von rechtlichen, ökonomischen und gesellschaftlichen Faktoren. Zu erwähnen ist insbesondere die seit 1973 bestehende vorgelagerte Ordnungswidrigkeit nach § 24a StVG mit dem Regelfahrverbot von 1 bis 3 Monaten, die im Bewusstsein der Kraftfahrer die tolerierbare Risikoschwelle gesenkt hat, ferner die seit 1984 praktizierte Fahrerlaubnis auf Probe bei den besonders risikobehafteten jungen Kraftfahrern. Hinzu kamen öffentliche Aufklärungs- und Erziehungskampagnen, um die sich neben dem Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr auch der ADAC verdient gemacht hat. Speziell bei fahrlässiger Tötung und tödlichen Unfällen schlagen sich natürlich auch andere unfallreduzierende Maßnahmen in der Statistik nieder, z.B. sicherere Fahrzeuge, bessere Straßen, verbesserte Rettungsdienste und die seit 1984 bußgeldbewehrte Gurtanlegepflicht. Insgesamt hat sich die koordinierte Strategie von öffentlicher Aufklärung, gesetzgeberischer Stützung durch das Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht, Steigerung der polizeilichen Kontrollintensität und transparenter gleichmäßiger Sanktionspraxis durchaus als erfolgreich erwiesen.

Die Frage, ob die Herabsetzung der Promillegrenze von 0,8 auf 0,5 Promille seit 1.5.1998 – bisher noch ohne Regelfahrverbot – dazu beigetragen hat, die Entwicklung weiterhin nachhaltig positiv zu beeinflussen, kann derzeit noch nicht abschließend beantwortet werden. Hierfür wäre eine längere Beobachtung von mehreren Jahren erforderlich. Zum einen war der Rückgang 1998 und 1999 kaum stärker als in den Jahren zuvor, zum anderen wissen wir aus vielen anderen Untersuchungen, dass Gesetzesverschärfungseffekte in der Regel nur kurze Zeit anhalten. Allerdings weisen auch die (noch nicht veröffentlichten) Zahlen für das 1. Halbjahr 2000 auf eine weiterhin sinkende Tendenz hin (-3,9 % bei Alkoholunfällen mit Personenschaden). Berücksichtigt man diesen zweijährigen Kontrollzeitraum, so kann man sagen, dass die Absenkung der Promillegrenze jedenfalls nichts geschadet hat. Meine frühere These, dass allzu rigide Normen in diesem Bereich auch kontraproduktive Wirkungen haben könnten,<sup>4</sup> lässt sich deshalb nicht mehr

aufrechterhalten. Die Gesetzesverschärfung hat dazu beigetragen, dass die schon seit längerem steigende Normgeltung<sup>5</sup> weiter verbessert wurde. Deshalb wird man auch erwarten können, dass die derzeit im Bundestag beratene Ausdehnung des Regelfahrverbots (§ 25 I StVG) auf Alkoholfahrten zwischen 0,5 und 0,8 Promille diese positive Entwicklung stützt, zumal die bisherige Differenzierung teilweise als Halbherzigkeit verstanden wurde. Auch polizeiliches Kontrollhandeln war in diesem untersten Bereich beeinträchtigt, da viele Polizeibeamte bei verweigerter oder unmöglicher Atemalkoholkontrolle aus Gründen der Verhältnismäßigkeit Bedenken hatten, wegen einer Geldbuße von 200 DM die Entnahme einer Blutprobe anzuordnen.

Zeitweiliger Widerspruch zwischen Normakzeptanz und Normgeltung in den neuen Bundesländern

Besonders interessant war die Entwicklung in den neuen Bundesländern, in denen sich erst in den letzten drei Jahren eine Angleichung an die alten Bundesländer abzeichnet. Bemerkenswert ist zunächst, dass trotz Geltung einer Nullpromillegrenze in der früheren DDR der Anteil der alkoholbedingten tödlichen Unfälle in den 80er Jahren praktisch genau so hoch war wie in der BRD. Der Anstieg von 9,7 % auf 15,2 % von 1989 bis 1992 fand noch während der Geltung der dreijährigen Übergangsphase statt, in der im Gebiet der ehemaligen DDR eine 0,5-Promille-Grenze galt. Als es ab Januar 1993 zu einer Angleichung an die westdeutsche 0,8-Promille-Grenze kam, stieg der Anteil zwar noch einmal auf die Negativrekordquote von 16,3 %, seither gehen die Zahlen aber kontinuierlich zurück und haben 1999 mit 8 % fast schon wieder die westdeutsche Quote erreicht, allerdings auf deutlich niedrigerem Niveau als in den früheren Jahren des Gleichstandes (1985–1989).

Bei oberflächlicher Betrachtung würde man diese Entwicklung als Beweis dafür bewerten, dass allzu rigide Normen letztlich wirkungsloser sind als maßvolle Verbote und Gebote, dass also die innere Normakzeptanz für das Verhalten der Normadressaten wichtiger ist als die Angst vor Bestrafung. Tatsächlich wurde aber die Verwerflichkeit von Alkoholfahrten in den neuen Bundesländern auch nach der Wiedervereinigung strenger beurteilt als in den alten Bundesländern. Dies ist eines der interessantesten Ergebnisse aus dem Deutschen Roadside-Survey (DRS), bei dem in den Jahren 1992 bis 1994 unter der Leitung Kriegers in Unterfranken und Thüringen über 20.000 Kraftfahrer untersucht und befragt wurden und bei dem ich die kriminologischen Aspekte eingebracht und ausgewertet habe.<sup>6</sup>

Im DRS wurden die angehaltenen Fahrer unmittelbar nach der Kontrolle gefragt, für wie schlimm oder verwerflich sie das Fahren unter Alkoholeinfluss hielten. Bemerkenswert an den

Tabelle 1: Entwicklung der Verurteilungen wegen alkoholbedingter Straßenverkehrsvergehen im Vergleich mit dem KFZ-Bestand (alte Bundesländer)

Delikt (§§ StGB)	Merkmal	1960	1970	1980	1990	1998
§§ 222, 315c, 52	Verurteilte [n] <sup>1</sup>	366	918	725	287	210
	KFZ-Belastungsziffer <sup>2</sup>	3,6	5,1	2,5	0,8	0,5
§§ 230, 315c, 52	Verurteilte	6.153	13.871	11.837	9.152	5.428
	KFZ-Belastungsziffer	60,2	77,8	40,5	24,9	12,9
Alle Trunkenheitsdelikte im Verkehr <small>(inkl. §§ 142, 315c I Nr. 1a, 316<sup>3</sup>, 323a)</small>	Verurteilte	46.058	135.287	176.395	154.197	137.935
	KFZ-Belastungsziffer	451	758	604	420	327
KFZ-Bestand	in 1.000 KFZ <sup>4</sup>	10.217	17.837	29.226	36.703	42.231

1) Quelle: Statistisches Bundesamt (Hg.), Strafverfolgung 1960 bis 1995 (zuletzt Tab. 2.1)

2) Verurteilte pro 100.000 zugelassene Kraftfahrzeuge; selbst berechnet auf der Grundlage von Fn. 1 und KFZ-Zulassungszahlen nach Statistisches Bundesamt (Hg.), Verkehrsunfälle 1998 (Tab. 9.6).

3) 1960 wurden die Verurteilten nach dem früheren Übertretungstatbestand § 2 StVZO zugrunde gelegt.

4) 1998 wurde das frühere Bundesgebiet nicht mehr getrennt erfasst. Deshalb handelt es sich um Daten, die anhand der Entwicklung von 1994 bis 1997 geschätzt wurden. Darüber hinaus sind die KFZ mit Versicherungskennzeichen seit 1994 nicht mehr ausgewiesen und wurden aufgrund der Vorjahre vorsichtig mit 1 Millionen geschätzt.

Tabelle 2: Entwicklung der Unfälle mit Personenschaden und Anteil der Alkoholunfälle in den alten und neuen Bundesländern

Jahr	Alte Bundesländer			Neue Bundesländer		
	Unfälle mit Personenschaden	davon mit Alkohol	% Alkoholunfälle	Unfälle mit Personenschaden	davon mit Alkohol	% Alkoholunfälle
1975	337.732	48.346	14,3	37.450	3.247	8,7
1976	359.694	48.917	13,6	40.031	3.522	8,8
1977	379.046	50.136	13,2	40.263	3.932	9,8
1978	380.352	49.005	12,9	38.350	4.014	10,5
1979	367.500	47.327	12,9	35.631	3.937	11,0
1980	379.235	49.210	13,0	33.437	3.811	11,4
1981	362.617	46.212	12,7	33.309	3.773	11,3
1982	358.693	44.742	12,5	32.777	3.764	11,5
1983	374.107	44.222	11,8	33.713	3.618	10,7
1984	359.485	40.327	11,2	34.038	3.616	10,6
1985	327.745	35.775	10,9	32.525	3.381	10,4
1986	341.921	35.330	10,3	32.443	3.278	10,1
1987	325.519	33.602	10,3	31.087	3.244	10,4
1988	342.299	33.542	9,8	32.888	3.313	10,1
1989	343.604	34.414	10,0	33.762	3.280	9,7
1990	340.043	32.814	9,6	49.307	5.697	11,6
1991	321.374	32.257	10,0	63.773	9.348	14,7
1992	325.301	30.177	9,3	70.161	10.646	15,2
1993	312.606	29.155	9,3	72.778	11.843	16,3
1994	314.381	28.210	9,0	78.373	11.682	14,9
1995	308.186	26.173	8,5	79.817	10.793	13,5
1996	294.454	24.908	8,5	78.628	9.560	12,2
1997	302.361	24.168	8,0	78.474	8.716	11,1
1998	302.089	21.986	7,3	75.168	6.750	9,0
1999	323.721	20.625	6,4	71.968	5.752	8,0

(Quelle: Statistisches Bundesamt, Verkehrsunfälle, zuletzt Tab. 7.1)

Antworten ist die hohe Normakzeptanz bei allen Fahrern (arithmetisches Mittel 9,2 auf einer Skala von 0–10), die entscheidend auch für die hohe Verhaltensgeltung der Norm in beiden Untersuchungsregionen verantwortlich ist: Von allen Fahrern nahmen im gesamten Untersuchungs-

zeitraum nur 0,55 % in Unterfranken und nur 0,47 % in Thüringen mit einer BAK ab 0,8 Promille am Verkehr teil.<sup>7</sup> Aus Tabelle 3 ist darüber hinaus ersichtlich, dass die Verwerflichkeitseinschätzung nicht nur in Thüringen deutlich höher ist als in Unterfranken, sondern dass sie

auch von 1992 bis 1994 im wesentlichen konstant blieb. Dasselbe gilt für das in Tabelle 3 ausgewiesene Ergebnis zur subjektiven Strafschwere, die in der Regel hoch mit der Verwerflichkeitseinschätzung korreliert.

Die Tatsache, dass es trotz höherer Normakzeptanz in Ostdeutschland in allen drei Jahren zu dem Anstieg der Alkoholfahrten bis 1993 und zu einer weitgehenden Annäherung an das westdeutsche Niveau gekommen ist, widerspricht fast allen bisherigen generalpräventiven Untersuchungen, nach denen die Normakzeptanz oder

## »Es gibt kaum einen anderen Bereich sozial-schädlichen Verhaltens, in dem das Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht so erfolgreich war wie bei der Bekämpfung des Alkohols im Verkehr in den letzten 30 Jahren«

die moralische Verbindlichkeit der Norm als Element der positiven Generalprävention größeres Gewicht für ein normgerechtes Verhalten hat als die Variablen der negativen Generalprävention.<sup>8</sup> Hier scheint es umgekehrt zu sein. Dieser Widerspruch zwischen stabilisierenden Normerwartungen und abweichenden Verhaltensweisen<sup>9</sup> ist erklärungsbedürftig.

Für den Anstieg der Alkoholfahrten bis 1993 ist von den statistisch nachweisbaren Faktoren am ehesten die geringe Entdeckungswahrscheinlichkeit in dieser Zeit der Umstrukturierung der Polizei verantwortlich zu machen. Kräupl/Kölbel beschreiben die Jahre 1990 bis 1992 als »beinahe uneingeschränktes Kontrollvakuum«.<sup>10</sup> Tatsächlich ergaben auch die Befragungen im DRS eine geringere Kontrolldichte in Thüringen in den Jahren 1992/93 und eine insgesamt erheblich geringere Zahl von Kontrollen pro Fahrer als in Unterfranken (s. Tabelle 3).

Die Reduzierungen der objektiven Kontrolldichte und des eingeschätzten Entdeckungsrisikos<sup>11</sup> waren sogar so stark, dass die in den neuen Bundesländern deutlich höhere Einschätzung der subjektiven Strafschwere, die sonst als Brücke zwischen positiver und negativer Generalprävention noch eine gewisse Rolle spielt, den Anstieg der Alkoholfahrten ebenso wenig verhindern konnte wie die hohe Normakzeptanz. Subjektive Bestrafungsangst kann eben erst wirksam werden, wenn das Entdeckungsrisiko eine spürbare Schwelle erreicht hat.

Allerdings ist es auch nicht so, dass das Entdeckungsrisiko für das Gesamtergebnis wichtiger wäre als die Normakzeptanz.<sup>12</sup> Vielmehr erlangt es bei einer insgesamt sehr hohen normativen Verbindlichkeit nur deshalb Bedeutung, weil sich zwei Risikogruppen herauskristalisieren, bei denen die Normakzeptanz nicht ganz so hoch ist wie bei den anderen Fahrern: starke Trinker und junge Fahrer bis zum 24. Lebensjahr, die vor allem in Ostdeutschland überdurchschnittlich stark alkoholisiert waren. Diese Fahrer bejahen die Normverbindlichkeit des Alkoholverbots im Verkehr nicht so uneingeschränkt wie die große Mehrzahl der anderen Fahrer. Nur bei diesen Risikogruppen wird die negative Generalprävention in Form des Entdeckungsrisikos stützend benötigt. Es bestätigt sich also die Kontrolltheorie in der Variante der sogenannten Halttheorie.<sup>13</sup> Je schwächer der innere Halt (Selbstkonzept bzw. moralische Verbindlichkeit einer Norm) ist, desto stärker muss der äußere Halt (Aufklärungswahrscheinlichkeit, Bestrafungsrisiko) sein, um konformes Verhalten zu gewährleisten.

Im Einklang mit dieser eher individuumsbezogenen Erklärung lässt sich die Gesamtentwicklung in der ehemaligen DDR folgendermaßen interpretieren: Die Normlockerung hat nur zu einer vorübergehenden Irritation geführt. Im übrigen war es der fast völlige Zusammenbruch der polizeilichen Verkehrskontrollen in den ersten Jahren nach der Wiedervereinigung, der in Verbindung mit einem rasanten Anstieg der Motorisierung dazu geführt hat, dass es trotz des starken Engagements der ostdeutschen Bevölkerung für eine rigide Promille-Grenze zu diesem vorübergehenden Anstieg gekommen ist.

Vermutlich sind es solche Kontrollunterschiede, die auch heute noch die beträchtlichen Differenzen zwischen den verschiedenen Bundesländern erklären. Die erstaunlichen Unterschiede zwischen den alten und neuen Bundesländern<sup>14</sup> geben aber auch Anlass zu zwei weiteren Thesen, die mit den Risikogruppen zusammenhängen, die wir bei unseren Alkoholstudien ermittelt haben: die jungen Fahrer bis zum 25. Lebensjahr und die starken Trinker.<sup>15</sup>

1. Der Rückgang der Alkoholunfälle in den alten Bundesländern könnte damit zusammenhängen, dass die jungen Diskofahrer hier stärker auf Drogen wie Cannabis, Ecstasy, Amphetamine und Kokain umgestiegen sind, teils wegen des geringeren Entdeckungsrisikos bei Verkehrskontrollen, teils auch wegen veränderter Konsumgewohnheiten und laxerer Einstellung gegenüber Drogen. Dieser Trend ist in den neuen Bundesländern – ebenso wie auch die sonstige Drogenproblematik – noch kaum spürbar.
2. In den neuen Bundesländern gibt es noch mehr starke Trinker als in den alten Bundesländern. Diesen »fahrenden Trinkern«<sup>16</sup> ist nur mit intensiveren spezialpräventiven Maßnahmen beizukommen, die erst längerfristig Wirkung entfalten.

Damit sind zwei Probleme angesprochen, die mit allgemeinen generalpräventiven Maßnahmen nur unzureichend gelöst werden können. Vielmehr sind darüber hinaus gruppenbezogene generalpräventive und gezielte spezialpräventive Sanktionsstrategien erforderlich.

### Differenzierte generalpräventive Strategien bei Risikogruppen

Risikogruppen sind nach unseren Untersuchungsergebnissen vor allem starke Trinker und junge Männer bis zum 25. Lebensjahr, letztere vor allem in Ostdeutschland. Sie verstehen es, die demonstrativen Großkontrollen der Polizei bei Volksfesten oder in der Faschingszeit zu umgehen und sogar bei Unfällen als Alkoholfahrer unentdeckt zu bleiben.<sup>17</sup> Hier sind gezieltere polizeiliche Einsatzstrategien notwendig. Erforderlich sind insbesondere Spezialkontrollen an den Orten und zu den Zeiten, an denen sich solche Fahrer bevorzugt im Verkehr aufhalten. Solche Spezialkontrollen dürfen nicht sichtbar sein, dürfen nur kurz dauern und sind vor allem in den späten Abend- und frühen Morgenstunden durchzuführen.<sup>18</sup> Weiter ist dafür zu plädieren, dass bei der Unfallaufnahme eine verdachtslose Atemalkoholkontrolle für alle Beteiligten zur Re-

## »Meine frühere These, dass allzu rigide Normen in diesem Bereich auch kontraproduktive Wirkungen haben könnten, lässt sich deshalb nicht mehr aufrechterhalten. Die Gesetzesverschärfung hat dazu beigetragen, dass die schon seit längerem steigende Normgeltung weiter verbessert wurde«

gel wird, um wenigstens in diesen Fällen das Entdeckungsrisiko zu steigern.

Verdachtslose Atemalkoholkontrollen, die bisher nur auf freiwilliger Basis möglich sind, müssen aber auch darüber hinaus bei anlassfreien Verkehrskontrollen und ohne Anfangsverdacht verlangt werden können, da nur auf diesem Weg die dringend gebotene Steigerung der Kontrolleffizienz erreicht werden kann. Verfassungsrechtlich

che Bedenken gegen die erforderliche gesetzliche Verankerung der Mitwirkungspflicht bei Atemalkoholkontrollen greifen letztlich nicht durch.<sup>19</sup>

Bei den harten Trinkern, die quantitativ und qualitativ die größte Gefahrengruppe darstellen und deren BAK-Werte häufig über 1,5 Promille liegen, ist über die gruppenbezogenen generalpräventiven Maßnahmen hinaus eine konsequente Ausschöpfung der spezialpräventiven Möglichkeiten geboten, die abschließend dargestellt werden sollen.

## Spezialpräventive Aspekte

Auf diesem Feld geht es darum, die Möglichkeiten des geltenden Rechts entschiedener als bisher auszuschöpfen und eventuell neue Wege zu gehen. In erster Linie sind hier bei Ersttätigen mit Blutalkoholkonzentrationen ab 1,5 Promille Nachschulungskurse für alkoholauffällige Verkehrstäter sinnvoll. Sie dienen neben Wissensvermittlung und Einstellungsänderung vor allem auch dazu, die Gefahren des chronisch übermäßigen Alkoholkonsums für die Teilnahme am Straßenverkehr als Persönlichkeitsproblem zu erkennen. Sie haben sich bewährt<sup>20</sup> und sollten plakativ und berechenbar in § 69a VII StGB als Regelatbestand für eine Sperrfristverkürzung um drei Monate aufgenommen werden. In das Repertoire sollten auch die Erkenntnisse *Stephans* über die »Kontra-Präventivwirkung des Nichtwissens«<sup>21</sup> aufgenommen werden, die darin besteht, dass die starken Trinker oft nicht wissen, wie stark sie hinsichtlich Trink- und Fahrgewohnheiten vom Durchschnitt der Bevölkerung abweichen.

Beim ersten Rückfall sollte neben der schon bisher praktizierten Sperrfristverlängerung bei der Entziehung der Fahrerlaubnis regelmäßig die Weisung erteilt werden, sich einer Heilbehandlung oder Entziehungskur zu unterziehen, die auch ambulant erfolgen kann. Diese Weisung ist nach § 56c III Nr. 1 StGB seit 1998 auch ohne Einwilligung des Verurteilten zulässig, allerdings nur in Verbindung mit einer zur Bewährung ausgesetzten Freiheitsstrafe. Man sollte sie künftig auch neben einer Geldstrafe zulassen.

Beim zweiten Rückfall, also bei der dritten Trunkenheitsfahrt sollte stets ein Sachverständiger nach § 246a StPO hinzugezogen werden, um konsequenter als bisher die Möglichkeiten einer Unterbringung in einer Entziehungsanstalt nach § 64 StGB zu prüfen. Diese heute weitgehend offenen Einrichtungen des Maßregelvollzugs stellen mit ihrem 6–9monatigen Therapiekonzept eine geeignete Behandlung gerade für Verkehrstäter mit chronischer Alkoholproblematik dar. Sie sind den teilweise praktizierten kurzen Freiheitsstrafen, die allenfalls vorübergehenden körperlichen Entzug bewirken, deutlich überlegen. Diese Maßregel wird in den alten Bundesländern bisher extrem selten angewendet, pro Jahr in knapp 80 Fällen, also nur in einer von 2000 Verurteilungen wegen einer Trunkenheitsfahrt. Nach meinen

**Tabelle 3: Einschätzung der Verwerflichkeit einer Alkoholfahrt, der subjektiven Strafschwere und der Häufigkeit von Polizeikontrollen im Deutschen Roadside-Survey von 1992–1994**

	Thüringen			Unterfranken		
	1992	1993	1994	1992	1993	1994
<b>Merkmal</b>						
<b>Verwerflichkeit d. Alkoholfahrt</b>						
% »sehr verwerflich« (10)	79,50	77,00	77,20	57,80	64,00	58,80
Mittelwert (0–10)	9,47	9,46	9,41	8,98	9,03	8,89
<b>Subjektive Strafschwere</b>						
% »sehr schlimm« (10)	63,00	62,40	61,40	45,80	50,10	41,80
Mittelwert (0–10)	8,37	8,37	8,42	7,94	7,98	7,42
<b>Kontrollhäufigkeit</b>						
% nie	51,90	51,10	40,60	35,20	30,60	32,30
% mind. 1 Mal	48,10	48,90	59,40	64,80	69,40	67,70

Eindrücken hängt die relativ günstige Entwicklung in Sachsen und Brandenburg<sup>22</sup> auch damit zusammen, dass man dort die Eignung dieser Maßregel für Verkehrstäter mit chronischem Alkoholmissbrauch erkannt hat.

Da Verkehrstäter so gut wie nie längere als zweijährige Freiheitsstrafen verbüßen müssen, bereitet bei ihnen auch der nach § 67 Abs. 1 StGB gebotene Vorwegvollzug der Maßregel keine Schwierigkeiten.<sup>23</sup> Die in der Entziehungsanstalt Untergebrachten können bei erfolgreicher Behandlung fast immer direkt aus dem Maßregelvollzug entlassen werden, wobei die nicht durch Anrechnung erledigte Freiheitsstrafe bis zur Hälfte zur Bewährung ausgesetzt werden darf (§ 67 Abs. 5 S. 1 i.V. mit § 57 Abs. 1 S. 1 Nr. 2 und 3 StGB).

*Prof. Dr. Heinz Schöch lehrt Strafrecht, Kriminologie, Jugendrecht und Strafvollzug an der Ludwig-Maximilians-Universität München*

## Anmerkungen

- 1 Vgl. *Schöch*, NSTZ 1991, S. 11–17; *Krüger* (Hrsg.) *Fahren unter Alkohol in Deutschland*, 1998.
- 2 Vgl. *Krüger/Hilsenbeck/Reif/Krause*, Das Deutsche Roadside Survey – Anlage, Durchführung und Responderanalyse, in: *Krüger* (s. Fn. 1), S. 7–32.
- 3 *Schöch*, Generalprävention und Fahren unter Alkohol, in: *Krüger* (s. Fn. 1), S. 161 ff., 179 f.
- 4 *Schöch* (s. Fn. 1), S. 182.
- 5 Zum Wandel der moralischen Verbindlichkeit der einschlägigen Normen *Schöch*, NSTZ 1991, S. 11 ff.; *Karstedt*, Normfindung und Sanktionsdrohung, 1993, S. 33 f., 161 ff.
- 6 *Schöch*, (s. Fn. 1), S. 161 ff.; zur Gesamtuntersuchung *Krüger* (s. Fn. 1).
- 7 *Krüger/Vollrath* (s. Fn. 1), S. 52 f.
- 8 Vgl. *Schöch*, Empirische Grundlagen der Generalprävention, in: *Festschrift für Jescheck*, 2. Halbband, 1985, S. 1081 ff., 1098 ff.; *Schumann*, Positive Generalprävention, 1989, S. 39, 52.
- 9 Vgl. *Kräupl/Kölbel*, Fahren unter Alkohol – zur Interpretation von Unterschieden im Ost-West-Vergleich, in: *Krüger* (s. Fn. 1), S. 187 ff.
- 10 Vgl. *Kräupl/Kölbel* (s. Fn. 9), S. 207.
- 11 Aus einer zusätzlichen Telefonbefragung, vgl. *Krüger/Schöch/Vollrath/Löbmann*, Die Auswirkungen der

Erhöhung der Promillegrenze: Quantitative Überprüfungen, in: *Krüger* (s. Fn. 1) S. 144 f.

12 Zur relativ geringen Bedeutung des Entdeckungsrisikos im gesamten Kontext und bei allen Fahrern *Löbmann/Krüger/Vollrath/Schöch*, Zur Phänomenologie der Alkoholfahrt, in: *Krüger* (s. Fn. 1), S. 59 ff., 74 ff.

13 Vgl. *Reckless*, Halttheorie, in: *MschKrim* 1969, S. 1–14.

14 Sie sind noch größer beim Vergleich einzelner Bundesländer, vgl. *Schöch*, in: *Egg/Geisler* (Hrsg.), Alkohol, Strafrecht und Kriminalität, 2000, S. 118, 125.

15 *Schöch* (s. Fn. 1), S. 180 f.; *Krüger/Schöch*, Generalprävention, Gruppenprävention, Spezialprävention, in: *Krüger* (Hrsg.), Das Unfallrisiko unter Alkohol, 1995, S. 147 ff., 154 ff.

16 *Stephan*, BA 1988, S. 201 ff., 203.

17 Selbst bei Unfällen werden nur 38,6 % der Fahrer mit einer BAK zwischen 0,5 und 0,8 Promille und nur 54,8 % der Fahrer zwischen 0,8 und 1,1 Promille als Alkoholfahrer ermittelt; vgl. *Kazenwadel/Vollrath*, Das Dunkelfeld der Trunkenheitsfahrten, in: *Krüger* (Hrsg.): Das Unfallrisiko unter Alkohol, 1995, S. 115 ff., 123.

18 *Krüger*, ZfV 1997, S. 146 ff.

19 Vgl. *Schöch* BA 1997, S. 169 ff., 172 f.; *ders.*, Verbesserung der Kontrollen auf Alkohol und Drogen, in: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft (Hrsg.), 35. Deutscher Verkehrsgesichtstag 1997, 153 ff.; zustimmende Empfehlungen des Arbeitskreises III, aaO., S. 9.

20 *Kaiser*, Kriminologie, 3. Auflage 1996, § 78 Rn. 8 m.w.N.

21 *Stephan*, in: *Egg/Geisler* (s. Fn. 14), S. 161–180.

22 In Sachsen Rückgang der alkoholbedingten Unfälle mit Personenschaden 1997 bis 1999 von 12,2 % auf 7,4 % (-4,8 %), in Brandenburg von 12,2 % auf 7,9 % (-4,3 %).

23 Zur Problematik des Vikariierens in solchen Fällen vgl. *Schöch*, Juristische Aspekte des Maßregelvollzugs, in: *Venzlaff/Foerster*, Psychiatrische Begutachtung, 3. Aufl. 2000, S. 325 ff., 333 f. m.w.N.